The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

ANNUAL REPORT '97

for the fiscal year ended December 31

102-04148/

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

May 14, 1998

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. for the fiscal year 1997.

Respectfully yours,

Michel Fournier
President and Director

THE YEAR IN REVIEW

INTRODUCTION

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (the Joint Venture) is an agent of The St. Lawrence Seaway Authority and its U.S. counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation. The purpose of the Joint Venture is to operate and manage the international toll bridge system between Cornwall, Ontario, and Rooseveltown, New York, based on a September 1957 joint venture agreement.

The crossing consists of two high level bridges and an interconnecting roadway and toll plaza located on Cornwall Island, in the St. Lawrence River. The crossing accommodates single lane traffic in both north and south directions.

The Seaway entities are the owners of the bridges and roadway.

The Corporation obtains the majority of its funds from bridge tolls, and a nominal amount from leases and licenses as well as interest earned on short-term investments.

The Corporation's objectives are to:

- operate and maintain an international toll bridge system
- ensure the safe and efficient movement of vehicle traffic and the protection of the environment; and
- return annual financial surpluses to the Seaway entities

TRAFFIC

There were 2,175,000 vehicle crossings recorded during 1997. This number has declined slowly during the past three years.

Traffic demand at the crossing is primarily regional. During the early 1990's, at the peak of the cross border shopping boom, an additional 500,000 vehicles per year crossed the bridge. There has been very little economic development in the region to replace the traffic lost due to the decline in cross border shopping.

More than 50 percent of all bridge traffic is toll free. This traffic consists primarily of members of the Akwesasne Mohawk nation.

OPERATIONS AND MAINTENANCE

The Corporation continued its efforts to negotiate an agreement with Mohawk tribal governments to revise and improve the administration of bridge passes.

The Corporation's maintenance crews replaced several rocker bearings on the north channel crossing, to ensure that the structure is able to accommodate expansion and contraction due to temperature fluctuations.

The Corporation assumed responsibility for the maintenance of the polymer concrete bridge deck overlay, originally installed during 1994. This overlay will require annual repair to protect the concrete deck from attack by de-icing salt.

In the spring of 1997, it was observed that small chunks of concrete had fallen from the north channel crossing to the ground below. The entire portion of the structure located in the city of Cornwall was inspected and all loose or deteriorated material removed. The underside of the deck will be inspected annually to assess the progression of this problem.

Preventive maintenance includes an annual program of structural steel painting.

FINANCES

Net toll revenue for 1997 was $2.60 million, $0.12 million lower than toll revenues collected during 1996.

Total expenses for the year were $2.60 million, equal to 1996 expenses.

The Corporation realized an excess of revenues over expenses of $0.19 million compared to the previous year's figure of $0.31 million.

OUTLOOK

The crossing is inspected annually by an independent consulting firm. The structures are in good condition. A program of capital and maintenance works is planned for the next five years to maintain structural integrity.

The Corporation has engaged the services of an engineering consultant to recommend structural improvements or limitations on the weight of trucks, to prevent overloading of the south channel crossing.

The Corporation forecasts a slow growth of traffic and revenues over the next few years. During 1998, the Corporation will adjust the value of the discount offered to commercial account holders and toll ticket purchasers to increase revenues.

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

MANAGEMENT REPORT

The accompanying financial statements of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. and all information in this annual report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates which are based on management's best judgements. Information contained elsewhere in the annual report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Corporation maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded. The system of internal control is supplemented by an internal audit which conducts periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises these responsibilities with the assistance of the Audit Committee of the Board, which is composed of three directors who are not employees of the Corporation.

The Audit Committee meets with management, the internal auditor and the Auditor General of Canada, the external auditor, and also reviews and recommends to the Board the approval of the Corporation's annual financial statements. In addition, the external auditor has full and free access to the directors of the Corporation.

The Auditor General of Canada is responsible for auditing the financial statements and for issuing his report thereon.

Michel Fournier
President

Carol Lemelin
Treasurer

Cornwall, Ontario
April 3, 1998

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. as at December 31, 1997 and the statements of revenues and expenses and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1997 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, the *Canada Business Corporations Act*, and the articles and the by-laws of the Corporation.

R. Flageole

Richard Flageole, FCA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
April 3, 1998

Balance Sheet as at

ASSETS

	1997	1996
Current Assets		
Cash and short-term investments (Note 3)	$ 594,769	$ 251,551
Accounts receivable (Note 4)	49,662	62,364
Goods and Services Tax refundable	10,937	136,580
	655,368	450,495
Capital assets (Note 5)	351,750	394,352
Deferred major repairs (Note 6)	1,138,299	1,326,941
	$ 2,145,417	$ 2,171,788

Approved by the Board:

President and Director

Bridge Corporation Ltd.
enture)

December 31, 1997

LIABILITIES

	1997	1996
Current Liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 4)	$ 137,136	$ 99,744
Deferred revenue	119,625	105,884
Ontario sales tax payable	—	38,538
Clients' deposits	58,773	55,413
	315,534	299,579
Due to venturers (Note 7)	335,948	204,950
	651,482	504,529
Long-term Liabilities		
Due to venturers (Note 7)	1,201,471	1,395,065
Debentures payable (Note 8)	8,000	8,000
Accrued employee termination benefits	276,464	256,194
	1,485,935	1,659,259

SHAREHOLDER'S EQUITY

Capital stock		
Authorized - an unlimited number of common shares		
Issued and fully paid - 8 shares	8,000	8,000
	$ 2,145,417	$ 2,171,788

Director

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Statement of Revenues and Expenses
for the year ended December 31, 1997

	1997	1996
Revenues		
Tolls	$ 2,601,737	$ 2,721,789
Rentals	118,628	111,651
Interest	20,270	29,951
Other	54,762	51,844
	2,795,397	2,915,235
Expenses		
Maintenance	1,236,518	1,172,168
Toll Collection	572,774	591,034
Administration	454,123	449,806
Amortization of capital assets and deferred major repairs	279,501	295,069
Interest Due to venturers (Note 7)	60,216	96,592
	2,603,132	2,604,669
Excess of revenues over expenses for the year	$ 192,265	$ 310,566
Allocation of excess of revenues over expenses for the year as per the joint venture agreement (Note 7):		
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	$ 96,133	$ 155,283
The St. Lawrence Seaway Authority	96,132	155,283
Total allocation	$ 192,265	$ 310,566

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1997

	1997	1996
Operating activities		
Cash provided from operations		
Excess of revenues over expenses, before allocation to venturers	$ 192,265	$ 310,566
Items not requiring cash		
Provision for employee termination benefits	26,434	30,883
Amortization of capital assets and deferred major repairs	279,501	295,069
	498,200	636,518
Change in working capital items other than cash and short-term investments and due to venturers	154,300	(23,645)
Payments of employee termination benefits	(6,164)	(27,866)
Cash provided by operating activities	646,336	585,007
Financing activities		
Payments to venturers, net of interest credited	(254,861)	(744,199)
Investing activities		
Additions to capital assets	(48,257)	(38,919)
Increase (decrease) in cash	343,218	(198,111)
Cash and short-term investments, beginning of the year	251,551	449,662
Cash and short-term investments, end of the year	$ 594,769	$ 251,551

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Notes to Financial Statements
December 31, 1997

1. Authority and activities

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC; the Joint Venture) is an agent of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA) and its U.S. counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC).

SIBC was incorporated under the *Canada Corporations Act* in 1962, continued under the *Canada Business Corporations Act*, and is subject to *the St. Lawrence Seaway Authority Act*. SLSA owns all the issued shares which makes SIBC a subsidiary of SLSA for the purposes of the *Financial Administration Act*.

The SLSA's share ownership in SIBC accounts for its 50% investment in the Joint Venture. The SLSDC's 50% investment in the Joint Venture is represented by the debentures payable. Strategic operating, investing and financing decisions need approval by the Board of Directors which is made up of an equal number of representatives from each of the two venturers.

The purpose of the Joint Venture is to operate and manage the international crossing between Cornwall, Ontario, and Rooseveltown, New York based on a September 1957 joint venture agreement. The crossing comprises two high level bridges, the North Channel Bridge and the South Channel Bridge. The operations include the collections of tolls.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles used in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

Excess of revenues over expenses

Excess of revenues over expenses is distributed based on a formula specified in the joint venture agreement as described in Note 7 to the financial statements. The excess of revenues over expenses represents amounts collected on behalf of the SLSA and the SLSDC, and does not constitute a profit for the Joint Venture.

Foreign currency translation

Transactions in foreign currency, essentially tolls collected in U.S. dollars, are converted into Canadian dollars at the exchange rate in effect on the transaction date.

Short-term investments

Short-term investments are recorded at cost.

Capital assets and amortization

Capital assets are recorded at cost. These costs include moveable and removable assets acquired to operate the bridge. The cost of the North Channel Bridge is recorded in the books of the SLSA. The cost of the South Channel Bridge is recorded in the books of SLSA (32%) and the SLSDC (68%).

Costs, borne by the Joint Venture, that are improvements to the North Channel Bridge which are required for operational efficiency and to ensure its reliability are capitalized if they enhance the service potential of the capital asset. Costs of major repairs and betterments to the South Channel Bridge are the direct financial responsibility of the two venturers and, as a result, are not recorded as capital assets or expenses in the financial statements.

Amortization of capital assets is based on their estimated useful life and is calculated on the straight-line method at the following annual rates:

Automotive	10%	and	20%
Maintenance equipment	10%	to	20%
Office and toll equipment	10%	to	20%
Buildings	5%	to	10%
Bridge equipment	5%		
Remedial works	4.8%	to	10%

Deferred major repairs

Deferred major repairs are recorded at cost and are amortized using the straight line method over the estimated 10-year useful life.

Employee termination benefits

Most of the employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under the conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the employees become entitled to the benefits. The termination benefits correspond to the higher of a week's salary for each year of service up to a maximum of 28 weeks or 75% of the employee's accumulated sick leave days.

Pension plan

Employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Joint Venture. These contributions represent the total pension liability of the Joint Venture and are recognized in the accounts on a current basis. The Joint Venture is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Deferred revenue

Revenue from the sale of toll tickets is deferred until their redemption within a two-year period from the month of sale. Proceeds received relating to toll tickets that are still unredeemed after that two-year period are recorded as toll revenue.

3. Cash and short-term investments

In the course of its normal activities, the Joint Venture invests its temporary excess funds in short-term deposits in Canadian financial institutions. As at December 31, 1997, the Corporation had $249,618 invested in short term deposits and Canada Treasury Bills (none in 1996). The rate of return on short-term investments varied between 3.1% and 4.0% during the year (3.3% and 7.0% in 1996). The Joint Venture also earns interest at prime less 2.5% on its cash in the bank when the monthly balance exceeds $100,000. The amount in the financial statements approximates fair value.

4. Accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities

These accounts are incurred in the normal course of business. They are usually receivable or payable within a month and are non-interest bearing. The carrying amount of each approximates fair value.

5. Capital assets

	1997		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Automotive	$ 193,631	$182,003	$ 11,628
Maintenance equipment	303,362	197,158	106,204
Office and toll equipment	556,764	450,049	106,715
Buildings	68,815	22,787	46,028
Bridge equipment	40,007	22,004	18,003
Remedial works	97,834	34,662	63,172
	$1,260,413	$ 908,633	$ 351,750

	1996		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Automotive	$ 193,631	$173,757	$ 19,874
Maintenance equipment	299,798	173,750	126,048
Office and toll equipment	512,071	400,864	111,207
Buildings	68,815	19,719	49,096
Bridge equipment	40,007	20,004	20,003
Remedial works	97,834	29,710	68,124
	$1,212,156	$ 817,804	$ 394,352

6. Deferred major repairs

Deferred major repairs represent the cost of major rehabilitation projects completed in 1995 which maintain the reliability of the North Channel Bridge over future years.

	1997	1996
Cost	$1,886,413	$1,886,413
Accumulated amortization	748,114	559,472
Net book value	$1,138,299	$1,326,941

7. Due to venturers

As per the joint venture agreement, the annual excess of revenues over expenses over the years was first distributed to the SLSA as a bridge user charge to reimburse it for the construction cost of the North Channel Bridge together with interest. At the end of 1993, the bridge user charge distributed to SLSA totalled $11,109,347 representing the full reimbursement of the said construction cost and related interest. Accordingly, since then the annual excess of revenues over expenses is divided equally between SLSA and the SLSDC.

The amounts due to the SLSA and the SLSDC are calculated as follows:

	SLSA		SLSDC		Total	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
Balance due at beginning of year	$ 1,366,867	$ 1,592,582	$ 233,148	$ 441,066	$ 1,600,015	$2,033,648
Interest credited	50,784	75,173	9,432	21,419	60,216	96,592
Allocation of excess of revenues over expenses	96,132	155,283	96,133	155,283	192,265	310,566
	1,513,783	1,823,038	338,713	617,768	1,852,496	2,440,806
Payments made during the year -Remittance of a portion of prior years' excess of revenues over expenses	200,000	200,000	—	—	200,000	200,000
-Interest	50,784	75,173	—	—	50,784	75,173
-Work done on behalf of SLSA and SLSDC to the South Channel Bridge*	20,574	180,998	43,719	384,620	64,293	565,618
	271,358	456,171	43,719	384,620	315,077	840,791
Balance due at end of year	1,242,425	1,366,867	294,994	233,148	1,537,419	1,600,015
Long-term portion	906,477	1,161,917	294,994	233,148	1,201,471	1,395,065
Current portion	$ 335,948	$ 204,950	$ —	$ —	$ 335,948	$ 204,950

* Major repairs and/or betterments incurred to assure the reliability of the South Channel Bridge are to be borne by SLSA and the SLSDC in the ratio of 32% and 68% respectively.

The long-term portion of the amount due to each venturer is to represent their respective share of the financing of deferred major repairs and remedial works, which total $1,201,471 at year end. The total amount due to SLSDC is currently lower than its required share and, as a result, SLSA carries the difference. The long-term portion of the amount due to SLSDC is expected to increase by its share in the excess of revenues over expenses in future years, until it matches its share of the unamortized balance of deferred major repairs.

The amounts due to the SLSA and the SLSDC will be paid as funds become available. Interest is credited on the balance outstanding at the average one year Treasury Bill rate for the long-term portion and at the average three months Treasury Bill rate for the current portion.

8. Debentures payable

These debentures, due on December 31, 2012, are non-interest bearing and are payable to the SLSDC.

9. Bridge use

With the approval of the Canadian Transportation Agency, the Joint Venture continues the practice of providing free usage of the bridge system to certain North American Indians. This represents a substantial portion of the Bridge traffic.

10. Related party transactions

Included in expenses are administrative support and certain engineering services provided by the SLSA. Administrative support services amounted to $66,634 for 1997 ($66,955 for 1996) . The charge for engineering services amounted to $32,159 for 1997 ($42,812 for 1996) . The Joint Venture also enters into various other transactions with the Government of Canada, its agencies and other Crown corporations, in the normal course of business.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

($000's)

	1993	1994	1995	1996	1997
Revenues	$ 3,894	$ 3,131	$ 2,950	$ 2,915	$ 2,795
Expenses	2,211	2,451	2,492	2,605	2,603
Operating Profit	1,683	680	458	310	192
Due to The St. Lawrence Seaway Authority as a bridge user charge	1,365	-	-	-	-
Balance to be divided 50/50 as per the joint venture agreement	318	680	458	310	192
Due to the Saint Lawrence Seaway Development Corporation	159	340	229	155	96
Due to The St. Lawrence Seaway Authority	$ 159	$ 340	$ 229	$ 155	$ 96

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

P.O. Box 836
Cornwall, Ontario
K6H 5T7

DIRECTORS OF THE CORPORATION

Michel Fournier
Richard G. Armstrong *
Meredith S. Hayes
Roger J. Forgues
John M. Kroon *
Edward Margosian *
Erman J. Cocci

* Audit Committee Members

OFFICERS

Michel Fournier	President
Vacant	Vice-President
Erman J. Cocci	Vice-President
Nicole Voyer	Acting Secretary
Carol Lemelin	Treasurer
Edward Margosian	Assistant Treasurer
Roger J. Forgues	Assistant Treasurer
Norman B. Willans	General Counsel
Marc C. Owen	Deputy General Counsel
Hendrik H. Saaltink	General Manager

La Corporation du Pont International de la Voie maritime, Ltée.

RAPPORT ANNUEL '97

Année terminée le 31 décembre

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

le 14 mai 1998

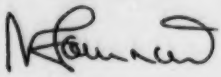
L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre, conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur l'administration financière, le Rapport annuel de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, pour l'exercice 1997.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Président et administrateur



Michel Fournier

REVUE DE L'ANNÉE

INTRODUCTION

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (une coentreprise) est un mandataire de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et de son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation. La coentreprise a pour but d'exploiter et de gérer le système international de ponts à péage reliant Cornwall (Ontario) et Rooseveltown (New York), en accord avec l'entente de coentreprise conclue en septembre 1957.

Le dispositif de traverse comporte deux ponts à niveau supérieur ainsi qu'une voie de raccordement et un poste de péage situés aux abords du fleuve Saint-Laurent, sur l'île de Cornwall. La traversée se fait sur une voie simple en direction nord et sud.

Les sociétés de la Voie maritime sont les propriétaires des ponts et de la route.

La Corporation tire la majeure partie de ses fonds de la perception des péages, et un montant nominal des baux et des permis qu'elle émet de même que des intérêts sur des placements à court terme.

Voici les objectifs de la Corporation :

- exploiter et maintenir un système international de ponts à péage;
- assurer une circulation sécuritaire et efficace des véhicules ainsi que la protection de l'environnement; et
- remettre les surplus financiers annuels aux sociétés de la Voie maritime.

CIRCULATION

En 1997, 2 175 000 véhicules ont traversé le pont. Le niveau de circulation a diminué graduellement au cours des trois dernières années.

Le trafic provient principalement de la région. Au début des années 1990, quand le magasinage outre-frontière était à son apogée, 500 000 véhicules de plus traversaient le pont chaque année. Malheureusement, le faible développement économique dans la région n'a pas permis de compenser la baisse de trafic occasionnée par la diminution du magasinage outre-frontière.

Plus de 50 p. cent des passages sont non payants. Il s'agit surtout de membres de la nation Mohawk d'Akwesasne.

EXPLOITATION ET ENTRETIEN

La Corporation a continué de négocier une entente avec les gouvernements de la tribu des Mohawks en vue d'examiner et d'améliorer l'administration des laissez-passer pour le pont.

Les équipes de préposés à l'entretien de la Corporation ont remplacé plusieurs appuis à bascule sur la travée du chenal nord de manière à permettre la dilatation et la contraction de la structure sous l'action des variations de température.

La Corporation a assumé la responsabilité de l'entretien du revêtement de béton de polymère sur le tablier du pont, lequel avait été installé originalement en 1994. Le revêtement devra être réparé annuellement en vue de protéger le tablier de béton contre le sel de déglaçage.

Au printemps de 1997, des petits fragments de béton se sont détachés de la travée du chenal nord et sont tombés au sol sous le pont. La Corporation a donc inspecté l'ensemble de la structure située dans la ville de Cornwall, puis enlevé toutes les sections qui risquaient de se détacher ou qui étaient détériorées. Elle examinera aussi annuellement la face inférieure du tablier de manière à évaluer la progression du problème.

L'entretien préventif comprend un programme dans le cadre duquel les structures en acier sont peintes annuellement.

FINANCES

Les revenus nets des péages pour 1997 totalisent 2,60 millions de dollars, une diminution de 0.12 million par rapport aux revenus de péages perçus l'an dernier.

Les dépenses totales pour cette même période ont atteint 2,60 millions de dollars, somme semblable à 1996.

La Corporation a réalisé un excédent des revenus sur les dépenses de l'ordre de 0,19 million de dollars, comparativement au chiffre de 0,31 million de l'an dernier.

PERSPECTIVE

Une société indépendante d'ingénieurs-conseils inspecte annuellement le système de ponts. Les structures sont en bon état. Pour maintenir l'intégrité des structures, un programme de travaux d'immobilisations et d'entretien a été prévu pour les cinq prochaines années.

La Corporation a retenu les services d'un ingénieur-conseil qui lui présentera des recommandations sur l'amélioration de la structure ou sur les restrictions de poids des camions, afin d'éviter une surcharge de la travée du chenal sud.

La Corporation prévoit une croissance lente du trafic et des revenus au cours des quelques prochaines années. En 1998, la Corporation rajustera la valeur du rabais qu'elle offre aux clients à compte courant ainsi qu'aux acheteurs de livrets de billets, ce qui lui permettra d'augmenter ses revenus.

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée et tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel sont du ressort de la direction.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui sont présentés dans les états financiers.

Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Corporation maintient un système de contrôle interne, de politiques et de procédures, destiné à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont protégés et que les opérations et les événements sont enregistrés comme il se doit. Le système de contrôle interne est complété par un examen périodique des différents aspects des activités de la Corporation qu'effectue le service de vérification interne.

Le Conseil d'administration doit s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités en ce qui concerne la communication de l'information financière et le contrôle interne. Le Conseil d'administration assume ces responsabilités avec le concours de son Comité de vérification, lequel est composé de trois administrateurs qui ne sont pas des employés de la Corporation.

Le Comité de vérification se réunit avec la direction, le vérificateur interne et le vérificateur général du Canada, le vérificateur externe, en plus de passer en revue les états financiers annuels de la Corporation et d'en recommander l'approbation par le Conseil d'administration. En outre, le vérificateur externe a un accès général et libre aux administrateurs de la Corporation.

Il appartient au vérificateur général du Canada d'examiner les états financiers et de faire rapport.

Le président,

Michel Fournier

Le trésorier,

Carol Lemelin

Cornwall (Ontario)
Le 3 avril 1998

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée au 31 décembre 1997 et les états des revenus et dépenses et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Corporation au 31 décembre 1997 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Corporation dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et aux règlements administratifs de la Corporation.

Pour le vérificateur général du Canada

R. Flageole

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 3 avril 1998

La Corporation du Pont internati

(une co

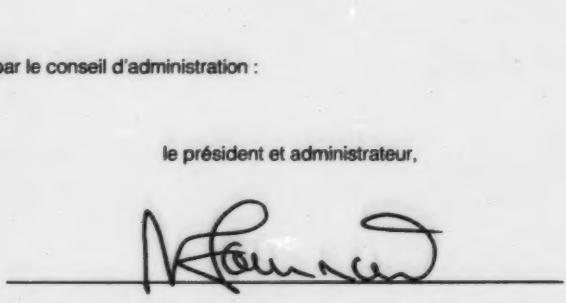
Bilan au 3

ACTIF

	1997	1996
Actif à court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	594 769 $	251 551 $
Débiteurs (note 4)	49 662	62 364
Taxe sur les produits et services remboursable	10 937	136 580
	655 368	450 495
Immobilisations (note 5)	351 750	394 352
Réparations importantes reportées (note 6)	1 138 299	1 326 941
	2 145 417 $	2 171 788 $

Approuvé par le conseil d'administration :

le président et administrateur,



ıal de la Voie maritime, Ltée

treprise)

décembre 1997

PASSIF

	1997	1996
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 4)	137 136 $	99 744 $
Revenu reporté	119 625	105 884
Taxe de vente de l'Ontario à payer	–	38 538
Dépôts des clients	58 773	55 413
	315 534	299 579
Sommes à payer aux coentrepreneurs (note 7)	335 948	204 950
	651 482	504 529
Passif à long terme		
Sommes à payer aux coentrepreneurs (note 7)	1 201 471	1 395 065
Débentures à payer (note 8)	8 000	8 000
Indemnités de cessation d'emploi courues	276 464	256 194
	1 485 935	1 659 259

AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Capital-actions		
Autorisé - un nombre illimité d'actions ordinaires		
Émis et entièrement libéré - 8 actions	8 000	8 000
	2 145 417 $	2 171 788 $

Administrateur,

Erman J. Cocci

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

État des revenus et dépenses
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997

	1997	1996
Revenus		
Péages	2 601 737 $	2 721 789 $
Locations	118 628	111 651
Intérêts	20 270	29 951
Divers	54 762	51 844
	2 795 397	2 915 235
Dépenses		
Entretien	1 236 518	1 172 168
Perception des péages	572 774	591 034
Administration	454 123	449 806
Amortissement des immobilisations et réparations importantes reportées	279 501	295 069
Intérêts sur les sommes à payer aux coentrepreneurs (note7)	60 216	96 592
	2 603 132	2 604 669
Excédent des revenus sur les dépenses pour l'exercice	192 265 $	310 566 $
Répartition de l'excédent des revenus sur les dépenses pour l'exercice selon l'entente de coentreprise (note 7):		
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	96 133 $	155 283 $
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	96 132	155 283
Répartition totale	192 265 $	310 566 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1997

	1997	1996
Activités d'exploitation		
Encaisse provenant des opérations		
Excédent des revenus sur les dépenses avant la distribution aux coentrepreneurs	192 265 $	310 566 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Provision pour indemnités de cessation d'emploi	26 434	30 883
Amortissement des immobilisations et des réparations importantes reportées	279 501	295 069
	498 200	636 518
Variations des éléments du fonds de roulement autres que l'encaisse et les placements à court terme et les sommes à payer aux coentrepreneurs	154 300	(23 645)
Paiement d'indemnités de cessation d'emploi	(6 164)	(27 866)
Fonds générés par l'exploitation	646 336	585 007
Activités de financement		
Paiements aux coentrepreneurs, déduction faite des intérêts crédités	(254 861)	(744 199)
Activités d'investissement		
Dépenses en immobilisations	(48 257)	(38 919)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	343 218	(198 111)
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	251 551	449 662
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	594 769 $	251 551 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1997

1. Pouvoirs et activités

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (CPIVM ou la coentreprise) est un mandataire de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL) et de son homologue américaine la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC).

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée a été constituée en 1962 en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*, et continuée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, et elle est assujettie à la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*. Toutes les actions de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée sont détenues par l'AVMSL, ce qui en fait sa filiale en propriété exclusive aux fins de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Les actions de l'AVMSL dans La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée représentent son placement de 50 p. 100 dans la coentreprise. Le placement de 50 p. 100 de la SLSDC dans la coentreprise est représenté par les débentures à payer. Les décisions stratégiques portant sur l'exploitation, les investissements et le financement doivent être approuvées par le Conseil d'administration, qui est composé d'un nombre égal de représentants de chacun des deux coentrepreneurs.

Le but de cette coentreprise est d'exploiter et de gérer le pont international reliant Cornwall (Ontario) et Rooseveltown (New York), en accord avec l'entente de coentreprise conclue en septembre 1957. Le pont comprend deux sections principales, la travée du chenal nord et la travée du chenal sud. L'exploitation comprend la perception de péages.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici une récapitulation des conventions comptables importantes :

Excédent des revenus sur les dépenses

L'excédent des revenus sur les dépenses est réparti selon les modalités prévues dans l'entente de coentreprise, tel qu'il est décrit à la note 7 aux états financiers. L'excédent des revenus sur les dépenses est la somme amassée pour le compte de l' AVMSL et la SLSDC et ne constitue pas un profit pour la coentreprise.

Conversion de devises

Les opérations conclues en monnaie étrangère, principalement les péages perçus en dollars américains, sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de l'opération.

Placements à court terme

Les placements à court terme sont comptabilisés au coût.

Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Ces immobilisations comprennent des biens mobiliers et des biens détachables acquis pour l'exploitation du pont. Le coût de la travée du chenal nord est comptabilisé aux livres de l'AVMSL. Le coût de la travée du chenal sud est comptabilisé aux livres de l'AVMSL (32 p. 100) et de la SLSDC (68 p. 100).

Le coût des travaux d'amélioration effectués sur la travée du chenal nord pour maintenir l'efficience des opérations et pour assurer la fiabilité sont inscrits dans les comptes de la coentreprise. Le coût des améliorations est capitalisé lorsqu'elles augmentent le potentiel de service de l'actif. La responsabilité financière pour les

réparations majeures et les améliorations à la travée du chenal sud incombe directement aux deux coentrepreneurs et, par conséquent, ces coûts ne sont pas comptabilisés à titre de dépenses en immobilisations ou comme charges dans les états financiers.

L'amortissement est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations et calculé selon la méthode linéaire, aux taux annuels suivants :

Matériel roulant	10 % et 20 %
Matériel d'entretien	10 % à 20 %
Matériel de bureau et pour la perception des péages	10 % à 20 %
Bâtiments	5 % à 10 %
Matériel de pont	5 %
Travaux de réfection	4,8 % à 10 %

Réparations importantes reportées

Les réparations importantes reportées sont inscrites au prix coûtant. Les montants sont amortis selon la méthode linéaire sur une durée de vie utile estimative de 10 ans.

Indemnités de cessation d'emploi

La plupart des employés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi en conformité avec les conditions d'emploi. L'élément de passif pour ces indemnités est inscrit aux comptes lorsque les droits aux indemnités sont acquis par les employés. Les indemnités de cessation d'emploi correspondent à une semaine de salaire pour chaque année de service (maximum de 28 semaines) ou à 75 p. 100 des jours de congés de maladie accumulés par l'employé, selon que l'un est plus élevé que l'autre.

Régime de retraite

Les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique que gère le gouvernement du Canada. Tant l'employé que la coentreprise doivent verser des cotisations au Régime. Ces cotisations représentent le passif total de la coentreprise découlant du régime de retraite et elles sont comptabilisées au moment où elles sont versées. Selon les lois actuelles, la coentreprise n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

Revenu reporté

Le revenu provenant de la vente de billets de péage est reporté jusqu'au moment de leur retrait au cours de la période de deux ans suivant le mois de la vente. Les argents reçus ayant trait aux billets de péage qui n'ont toujours pas été retirés au cours de cette période de deux ans, sont comptabilisés à titre de revenu de péage.

3. Encaisse et placements à court terme

Dans le cours normal de ses activités, la coentreprise investit ses excédents de fonds temporaires dans des dépôts à court terme dans des établissements financiers canadiens. Au 31 décembre 1997, la coentreprise avait des placements de 249 618 $ en dépôts à court terme et en bons du Trésor du Canada (aucun en 1996). Le taux de rendement des placements à court terme a varié de 3,1 p. 100 à 4,0 p. 100 (de 3,3 p. 100 à 7,0 p. 100 en 1996). La coentreprise accumule aussi des intérêts au taux préférentiel moins 2,5 p. 100 sur l'argent qu'elle a en banque lorsque le solde mensuel excède 100 000 $. Le montant donné dans les états financiers représente approximativement leur juste valeur.

4. Débiteurs, créditeurs et charges à payer

Les montants sont encourus dans le cours normal des activités. Ils sont habituellement à recevoir ou à payer en-deçà d'un mois et ne portent pas intérêt. La valeur comptable de chacun équivaut approximativement à sa juste valeur.

5. Immobilisations

	1997		
	Au prix coûtant	Amortissement cumulé	Net
Matériel roulant	193 631 $	182 003 $	11 628 $
Matériel d'entretien	303 362	197 158	106 204
Matériel de bureau et pour la perception des péages	556 764	450 049	106 715
Bâtiments	68 815	22 787	46 028
Matériel de pont	40 007	22 004	18 003
Travaux de réfection	97 834	34 662	63 172
	1 260 413 $	908 663 $	351 750 $

	1996		
	Au prix coûtant	Amortissement cumulé	Net
Matériel roulant	193 631 $	173 757 $	19 874 $
Matériel d'entretien	299 798	173 750	126 048
Matériel de bureau et pour la perception des péages	512 071	400 864	111 207
Bâtiments	68 815	19 719	49 096
Matériel de pont	40 007	20 004	20 003
Travaux de réfection	97 834	29 710	68 124
	1 212 156 $	817 804 $	394 352 $

6. Réparations importantes reportées

Les réparations importantes reportées représentent le coût d'un projet de réhabilitation important achevé en 1995. Ce projet visait à assurer la fiabilité de la travée du chenal nord au cours des années à venir.

	1997	1996
Coût	1 886 413 $	1 886 413 $
Amortissement cumulé	748 114	559 472
Valeur comptable nette	1 138 299 $	1 326 941 $

7. Sommes à payer aux coentrepreneurs

En vertu de l'entente de coentreprise, l'excédent annuel des revenus sur les dépenses au cours des années devait être premièrement attribué à l'AVMSL à titre de redevance pour l'utilisation du pont afin de lui rembourser, avec intérêts, le coût de construction de la travée du chenal nord. À la fin de 1993, un montant cumulé de 11 109 347 $ avait été attribué à l'AVMSL à ce titre; ce montant correspond au paiement complet dû avec intérêts. En conséquence, depuis lors, l'excédent annuel des revenus sur les dépenses de la coentreprise est réparti également entre l'AVMSL et la SLSDC.

Les sommes à payer à l'AVMSL et à la SLSDC sont comme suit :

	AVMSL		SLSDC		Total	
	1997	1996	1997	1996	1997	1996
Solde au début de l'exercice	1 366 867 $	1 592 582 $	233 148 $	441 066 $	1 600 015 $	2 033 648 $
Intérêts crédités	50 784	75 173	9 432	21 419	60 216	96 592
Répartition de l'excédent des revenus sur les dépenses	96 132	155 283	96 133	155 283	192 265	310 566
	1 513 783	1 823 038	338 713	617 768	1 852 496	2 440 806
Versements au cours de l'exercice -remise partielle de l'excédent des revenus sur les dépenses des exercice antérieurs	200 000	200 000	—	—	200 000	200 000
-Intérêts	50 784	75 173	—	—	50 784	75 173
-Travaux effectués pour l'AVMSL et la SLSDC sur la travée du chenal sud*	20 574	180 998	43 719	384 620	64 293	565 618
	271 358	456 171	43 719	384 620	315 077	840 791
Sommes à payer à la fin de l'exercice	1 242 425	1 366 867	294 994	233 148	1 537 419	1 600 015
Portion à long terme	906 477	1 161 917	294 994	233 148	1 201 471	1 395 065
Portion à court terme	335 948 $	204 950 $	— $	— $	335 948 $	204 950 $

* Ce sont l'AVMSL et la SLSDC qui doivent assumer les coûts des principales réfections ou des améliorations engagés pour assurer la fiabilité de la travée du chenal sud selon un ratio de 32 p. 100 et 68 p. 100 respectivement.

La portion à long terme des sommes à payer s'élève à 1 201 471 $ et représente la quote-part de chaque coentrepreneur des coûts de financement des réparations importantes reportées et des travaux de réfection. La somme totale à verser à la SLSDC est présentement inférieure à ce que sa quote-part devrait être. L'AVMSL couvre l'écart. La portion à long terme due à la SLSDC augmentera au cours des exercices futurs d'un montant équivalent à sa quote-part de l'excédent des revenus sur les dépenses, jusqu'à ce qu'elle soit équivalente à sa quote-part du solde non amorti des réparations importantes reportées.

Les sommes à payer à l'AVMSL et à la SLSDC seront versées lorsque des fonds seront disponibles. Des intérêts calculés au taux moyen des bons du Trésor d'un an sont crédités sur les soldes à long terme. De même, des intérêts sont calculés au taux moyen des bons du Trésor de trois mois sur les soldes à court terme.

8. Débentures à payer

Ces débentures, qui viennent à échéance le 31 décembre 2012, ne portent pas intérêt et sont remboursables à la SLSDC.

9. Utilisation du pont

La coentreprise, avec l'approbation de l'Office national des transports du Canada, continue d'offrir gratuitement l'utilisation du système de pont à certains Indiens d'Amérique du Nord. Ce groupe représente une partie importante de la circulation sur le pont.

10. Opérations entre apparentés

Les dépenses incluent des services de soutien administratif et certains services de génie fournis par l'AVMSL. Les services de soutien administratif totalisaient 66 634 $ en 1997 (66 955 $ en 1996). Les frais pour les services de génie se sont élevés à 32 159 $ en 1997 (42 812 $ en 1996). La coentreprise effectue diverses autres opérations avec le gouvernement du Canada, ses organismes et d'autres sociétés d'État dans le cours normal des affaires.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

(en milliers de dollars)

	1993	1994	1995	1996	1997
Revenus	3 894 $	3 131 $	2 950 $	2 915 $	2 795 $
Dépenses	2 211	2 451	2 492	2 605	2,603
Bénéfice d'exploitation	1 683	680	458	310	192
Redevances pour l'utilisation du pont à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	1 365	-	-	-	-
Solde à répartir 50/50 selon l'entente de coparticipation	318	680	458	310	192
Somme à payer à la Saint Lawrence Development Corporation	159	340	229	155	96
Somme à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	159 $	340 $	229 $	155 $	96 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

Case postale 836
Cornwall (Ontario)
K6H 5T7

ADMINISTRATEURS DE LA CORPORATION

Michel Fournier
Richard G. Armstrong *
Meredith S. Hayes
Roger J. Forgues
John M. Kroon *
Edward Margosian *
Erman J. Cocci

* Membres du comité de vérification

DIRIGEANTS

Michel Fournier	Président
Vacant	Vice-président
Erman J. Cocci	Vice-président
Nicole Voyer	Secrétaire intérimaire
Carol Lemelin	Trésorier
Edward Margosian	Trésorier adjoint
Roger J. Forgues	Trésorier adjoint
Norman B. Willans	Avocat-conseil
Marc C. Owen	Avocat-conseil adjoint
Hendrik H. Saaltink	Directeur général